

УДК 656.7.072(045)

Беспам'ятних О.Є.,
к.е.н. Вовк О.М.

ЕКОНОМІЧНІ ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ПРОПУСКНОЇ ЗДАТНОСТІ АЕРОПОРТУ

Виявлено основні фактори економічної ефективності нарощування пропускної здатності, яку здатен надати аеропорт «Бориспіль».

Ключові слова: економічна обґрунтованість, ефективність, пропускна здатність, аеропорт «ДП МА «Бориспіль»».

Выявлены основные факторы экономической эффективности наращивания пропускной способности, которую способен предоставить аэропорт «Борисполь».

Ключевые слова: экономическая обоснованность, эффективность, пропускная способность, аэропорт «ГП МА «Борисполь»»

Major factors of economic efficiency of accumulation of capacity which the Borispol airport is capable to provide are revealed.

Keywords: economic validity, efficiency, capacity, GI IA «Borispol»

Постановка проблеми: В умовах динамічного розвитку авіаційних технологій перевезень, зростанні обсягів авіаперевезень за рахунок активізації процесів синхронізації різних видів транспорту в точках взаємодії, наприклад, у аеропортах, гостро постає проблема низької пропускної здатності, рівень якості обслуговування та економічної доцільності нарощування обсягів обслуговування. В основу даної статті покладено економічне обґрунтування пропускної здатності пасажирообігу на прикладі Державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»».

Аналіз останніх досліджень і публікацій: Загальний аналіз тенденцій економічного управління пасажиропотоками в авіаційній сфері зробили такі вітчизняні та зарубіжні вчені як В.П. Харченко, Є.М. Сич, Ю.Ф. Кулаєв, Д.О. Бугайко, С. Богданов, О. Федяєва, Д. Бейлі, та інші [1-2]. Проте наукові праці, в яких чітко висвітлювалося б сучасні тенденції економічного обґрунтування пропускної спроможності та її вплив на ефективність роботи аеропорту, на жаль, відсутні.

Невирішена раніше частина загальної проблеми: Окрім цього, слід зазначити, що для розвитку наукової думки вітчизняних та зарубіжних вчених не є характерним та пріоритним дослідження управління пасажиропотоками та загальною завантаженістю аеропортів. Завданням дослідження є економічне обґрунтування ефективності пропускної здатності та аналіз її рівня в аеропорті ДП МА «Бориспіль».

Виклад основного матеріалу: З розвитком реактивної авіації наприкінці 1950-х років зросли вимоги до якості інфраструктури. Перед керівництвом УРСР та цивільної авіації постало питання будівництва аеропорту, здатного обслуговувати літаки вагою понад 100 тон. Як варіант розглядалася реконструкція аеропорту в Жулянах, проте було вирішено будувати новий аеропорт поблизу комплексу військово-повітряних сил у Борисполі. Цьому сприяла наявність там автомобільного шосе, відповідної злітно-посадкової смуги з твердим покриттям, та можливість тимчасового, спільного із військовими, базування. В травні 1959 Рада Міністрів СРСР прийняла постанову про створення на базі військового аеродрому «Бориспіль» аеропорту Цивільного повітряного флоту Київ (Центральний) і зобов'язала забезпечити його сучасними літаками, наземним обладнанням та радіотехнічними засобами.

Розвиток авіаційної галузі в Україні набуває все більш вагомого значення. Одним з основних кроків до цього стало проведення в Україні чемпіонату світу з футболу «ЕВРО-2012».

Проблема полягала в тому, що аеропорти міст України, які приймали чемпіонат світу, а саме Київ, Львів, Донецьк та Харків, не мали змогу прийняти та відправити ту кількість пасажирів, які мали намір відвідати міста України, що проводили чемпіонат. Саме це стало проблемою, яку необхідно було швидко вирішувати на рівні держави.

Пропускна здатність аеропорту – це кількість пасажирів, багажу і вантажу та повітряних суден за типами, що обслуговується в аеропорту за встановлений період часу (комбінація пропускної спроможності злітно-посадкової смуги, аеровокзалу та перонів). Пропускна здатність аеропорту визначається пропускною здатністю злітно-посадкових смуг та вокзальних терміналів.

Міжнародний аеропорт «Бориспіль» є найбільшим і найпотужнішим в Україні. Він забезпечує близько 65% авіаційних пасажирських перевезень України, і щороку обслуговує понад 8 млн. пасажирів. «Бориспіль» вдало розташований на перетині багатьох повітряних трас, що поєднують Азію з Європою та Америкою. Близько 50 національних та зарубіжних авіакомпаній здійснюють з «Борисполя» перевезення пасажирів та вантажів за понад 100 регулярними маршрутами. У червні 2012 року в аеропорту відкрито найбільший та найсучасніший в Україні термінальний комплекс — пасажирський термінал «D». «Бориспіль» став першим в державі оператором, що надає повний спектр хендлінгових послуг. В аеропорту розроблено та реалізовано унікальний проект — офіційну службу «Sky Taxi», яка гарантує безпеку та якість обслуговування пасажирів. Розвиток головного аеропорту країни свідчить про позитивну динаміку в авіаційній галузі. Тут розвивається інфраструктура, залучаються нові авіакомпанії, збільшується пасажиропотік, покращується якість обслуговування.

Основні функції Міжнародного аеропорту «Бориспіль» спрямовані на обслуговування пасажирів та їх багажу. Аеровокзальний комплекс аеропорту складається з трьох терміналів. Термінал «В» обслуговує у першу чергу авіапасажирів, що подорожують у межах України. Термінал також використовується для обслуговування частини авіапасажирів міжнародних рейсів. Пропускна спроможність: На міжнародних рейсах: 1200 пасажирів/год. (на виліт) і 1100 пасажирів/год. (на приліт). По Україні: 650 пасажирів/год. (на виліт) та 600/год. (на приліт). Термінал «F» був відкритий у 2010 році. У ньому реалізовані прості та зручні для пасажирів технологічні процеси, поліпшено умови їх обслуговування, впроваджено новітні інженерні та інформаційні технології, застосовано сучасні системи безпеки. Зараз термінал «F» обслуговує виключно міжнародні рейси. Пропускна спроможність: 900 пасажирів/год. (на виліт) і стільки ж на приліт; в піковий період можливість обслуговування до 1500 пасажирів/год. (на виліт). Термінал «D» відкритий у 2012 році найпотужніший в Україні пасажирський термінал «D» є логічним розвитком інфраструктури Аеропорту, який виводить його на принципово новий рівень кількості та якості авіаперевезень. Пропускна спроможність: Термінал може забезпечувати пасажиропотік на рівні 10 млн. на рік. 3000 пасажирів/год (на виліт), і стільки ж на приліт.

В аеропорту є дві злітно-посадочні смуги (ЗПС) зі штучним покриттям довжиною 4 000 метрів та 3 500 метрів [5]. Наразі є необхідність повної реконструкції льотної зони № 2, що включає ЗПС-2 і пов'язані з нею об'єкти аеропорту, яка продиктована

незадовільним станом аеродромних покриттів, штучної основи, водостічно-дренажної системи через повне вироблення нормативного ресурсу покриттів та багаторічну їх експлуатацію повітряними суднами, які створювали навантаження на покриття значно більші, ніж ті на які вони були розраховані. Для реконструкції та підвищення пропускної спроможності пасажирообігу державою було виділено з бюджету 542,69 млн грн.[4]. Ці гроші було витрачено на реконструкцію електропостачання, розробку проекту, реконструкцію двох перонів - S і F та будівництво нового терміналу. Проблеми технічного стану ЗПС не були включені до проекту реконструкції. Вимогою УЄФА на момент проведення Євро-2012 є пропускна здатність терміналів аеропорту «Бориспіль» 4150 пасажирів у годину пік. Проте за допомогою державного фінансування, очікувана пропускна здатність усіх терміналів міжнародного аеропорту «Бориспіль» у 2012 році складала 6050 пасажирів у годину пік, що покриває потреби чемпіонату і дає простір для розвитку порту. Враховуючи зростання попиту на авіап перевезення, аеропорт вже давно готувався до збільшення потужностей.

Описані умови здійснення діяльності аеропорту дозволили сформулювати основні фактори, що впливають на формування рівня пропускної здатності: техніко-технологічні; політичні; економічні; рівень розвитку ресурсного потенціалу; рівень розвитку інфраструктури.

Техніко-технологічні фактори провокують зміну тривалості обслуговування, що впливає на кінцеву ефективність роботи аеропорту. Коли мова йде про пропускну здатність аеропорту, то мається на увазі кількість ПС, що можуть бути обслужені (зліт/посадка/зліт та посадка) за певну одиницю часу (найчастіше, годину). Техніко-технологічна проблема пропускної здатності аеропорту може бути розв'язана двома шляхами:

1. через будівництво нових ЗПС;
2. через скорочення часу, який займає повітряне судно на ЗПС.

Перший варіант є доволі дорогим, а іноді й неможливим, тоді як другий варіант може бути втілений у життя за доволі короткий термін (1-2 роки) і не потребує масштабних витрат.

Технологічний процес підвищення пропускної здатності аеропорту має складатися з таких кроків:

1. Створення групи управління процесом підвищення пропускної здатності аеропорту.
2. Оцінювання пропускної здатності аеропорту для встановлення відправної точки процесу вдосконалення роботи аеропорту(вирішення питання вибору типів вимірювань; проведення операцій вимірювання пропускної здатності аеропорту; аналіз отриманих результатів).
3. Залучення до процесу пілотів та диспетчерів.
4. Підвищення інформативності щодо можливих шляхів підвищення пропускної здатності аеропорту. [1].

Слід зазначити, що існують технічні обмеження, які перешкоджають підвищенню пропускної здатності аеропорту [1]. Серед них:

Безпека. Пілот є найважливішою ланкою в захисті безпеки польоту і несе повну відповідальність за безпеку ПС. Зовсім безпричинно і неправильно вимагати погіршення безпеки з метою підвищення пропускної здатності ЗПС. За цих умов пілот має вирішальне слово в питаннях прийняття або неприйняття методів. Пріоритетом для пілота має бути впевненість у тому, що повітряне судно справно працює, безпечно

розміщене, що дозволи Служби управління повітряним простором чітко зрозумілі і що розміщення та дії інших повітряних суден відомі. Так само під час посадки пріоритетом є безпечне приземлення на ЗПС та гальмування літака.

Ергономічність методів. Наприклад, якщо йдеться про гальма повітряного судна, то це надзвичайно дорога частина літака, і часто повторюване різке гальмування може скоротити строк їх служби на 25 %.

Комфорт пасажирів. Є певна межа, до якої може застосовуватися гальмування. Різке гальмування та сильна зворотна тяга можуть дуже заважати пасажирам, порушуючи їхній комфорт. Жодна авіалінія не погодиться на методи, що загрожують безпеці пасажирів.

Проте після реконструкції аеропорту та закінчення «ЄВРО-2012» збільшення пасажирообігу так і не відбулося. Підставами для цього слугувало те, що Київ не став ні діловим, ні туристичним центром, а угода про "відкрите небо", котра б дозволила західним авіакомпаніям простіше приземлятися в Борисполі, не підписана. Тому через обслуговування нової інфраструктури і кредитів, узятих для "Євро-2012", колись прибутковий аеропорт зазнає збитків. У першому кварталі 2013 року міжнародний аеропорт "Бориспіль" отримав чистий збиток у розмірі 60,6 млн грн, тоді як перший квартал 2012 року аеропорт закінчив із 167,5 млн грн чистого прибутку. При цьому чистий дохід аеропорту в першому кварталі 2013 року становив 279, 4 млн грн, що на 17,4% менше, ніж у січні-березні 2012 року[4]. Слід зазначити, що найнятий персонал в аеропорт «Бориспіль» після проведення чемпіонату потрапив під скорочення через низьку завантаженість пасажирообігом, підкріплену вищезазначеними проблемами.

Нині пасажирообіг в міжнародному аеропорту «Бориспіль» в годину пік досягає 1840 пасажирів, що свідчить про завантаженість аеропорту лише на 30%. Не сприяє розвитку "Борисполя" і банкрутство "Аеросвіту", маршрути якого і досі не освоїли інші авіакомпанії. А кожен третій рейс аеропорту належав саме збанкрутілій авіакомпанії.

Враховуючи всі вищеперераховані фактори забезпечення економічної ефективності пропускної спроможності міжнародного аеропорту «Бориспіль», доцільно зазначити необхідність підписання договору про «Відкрите небо». Згідно договору повинно бути заявлено не менше 15 мільйонів пасажирів з України. Крім цього, угода дозволить удосконалити систему ціноутворення в авіаційній галузі (наприклад, розмір ставок за аеропортові збори), що позитивно вплине на зростання попиту на перевезення за рахунок зниження вартості квитків для населення. Одним із резервів зростання ефективності аеропорту є підвищення рівня відповідності міжнародним нормативам. Наприклад, простий літака не зареєстрованого в ангарі міжнародного аеропорту «Бориспіль» коштує на багато більше, ніж «пустому» літаку повернутися у свій рідний ангар. Цей фактор провокує зниження доходів від обслуговування повітряних суден.

Отже, економічна обґрунтованість нарощування пропускної здатності в аеропортах України не достатньо доцільна. На це впливає всі вищеперераховані проблеми, які стають на заваді для розвитку авіаційної сфери, а саме збільшенню пасажиропотоку аеропорту.

Висновки: Проведене дослідження виявило основні фактори забезпечення ефективності управління пропускною здатністю аеропорту, до яких віднесено техніко-технологічні та економічні, фактори міжнародної інтеграції та взаємодії різних видів транспорту. Отримані результати провокують проведення подальших

досліджень для пошуку джерел підвищення ефективності нарощування пропускної здатності для українських аеропортів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Харченко В.П., Науменко М.В. Аналіз методів підвищення пропускної здатності аеропортів // В.П. Харченко. - Наукоємні технології, 2009. № 2. - с. 39-42.
2. Кулаев Ю. Ф. Экономика гражданской авиации Украины : Монография / Ю. Ф. Кулаев. – К. : Феникс, 2004. – 667 с.
3. Журнал «Транспортная стратегия 21 век» — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.sovstrat.ru/journals/transportnaya-strategiya-21-vek/numbers/nom-trans-16-201.html>
4. Журнал «Киев после Евро» -[Електронний ресурс]. — Режим доступу: - http://www.epravda.com.ua/rus/publications/2013/05/18/374945/view_print/
5. Інтернет-довідник — режим доступу: - http://uk.wikipedia.org/wiki/Міжнародний_аеропорт_«Бориспіль»
6. Кислий В.М. Моделювання макроекономічної рівноваги складових транспортного виробництва / Сич Є.М., Кислий В.М. // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. — К.: НАУ, 2012. — Вип.35. — С. 3 - 8.